N°. 292. 1851.

NEDERLANDSCHE STAATS-COURANT.

JE MAINTIENDRAI.

De prijs dezer Courant, franco per post, is f 24 in het jaar, f 6 in de 3 maanden, en 10 cents voor afzonderlijke nommers.

DINGSDAG 9 DECEMBER.

De prijs der advertentien is 25 cents voor den regel bij iedere plaatsing, buiten de zegelgelden en briefporten.

Bij deze Courant behoort een Bijvoegsel.

Op last des Konings, maakt de Kamerheer-Ceremoniemeester bekend, dat het Hof morgen den rouw gedurende vier weken aannemen zal over *Zijne Majesteit den Koning van Hannover*; zullende de drie eerste weken de middelbare, en de laatste week de ligte rouw gedragen worden.

's Gravenhage, den 8sten December 1851.

De Kamerheer-Ceremoniemeester,
Baron A. C. SNOUCKAERT VAN SCHAUBURG.

(Staatsblad n°. 144.) *BESLUIT van den 12den November 1851, houdende bekrachtiging* van het Reglement van Politie voor de vaart op den Rhijn, van Bazel tot in zee.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Op het gemeenschappelijk rapport van Onze Ministers van Binnenlandsche Zaken, van den 27sten September 1851, n°. 171, 2de afdeeling; en van Finantien, van den 11den October 1851, n°. 6 I. U. R.,

Den Raad van State gehoord (advies van den 10den November 1851, n°. 7),

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het Politie-reglement voor de vaart op den Rhijn te bekrachtigen, zoodanig als het hiernevens is gevoegd.

Onze Ministers voornoemd zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat met het Reglement in het *Staatsblad* geplaatst, en in afschrift aan den Raad van State en aan Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken zal worden medegedeeld.

's Gravenhage, den 12den November 1851.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
THORBECKE.

De Minister van Finantien,
VAN BOSSE.

Uitgegeven den dertigsten November 1851.

De Staatsraad, Directeur van het Kabinet des Konings,
A. G. A. VAN RAPPARD.

REGLEMENT van politie voor de scheepvaart op den Rhijn, van Bazel tot in zee.

EERSTE AFDEELING.

Algemeene bepalingen toepasselijk op den geheelen loop der rivier.

Art. 1. I. *Algemeene verpligting om schade te voorkomen.* 1°. Ieder schipper van een zeil- of stoomvaartuig, varende of ten anker liggende, is verpligt te zorgen dat het schip, hetwelk hem is toevertrouwd, noch schade noch hindernis toebrenge aan andere vaartuigen, evenmin als aan de schipbruggen, veerponten, schuiten, molens, badplaatsen en andere soortgelijke op de rivier geplaatste inrigtingen; hij behoort met dezelfde naauwgezetheid voor eigene veiligheid te zorgen.

2°. Aan deze zelfde maatregelen van voorzorg zijn onderworpen de bestuurders van houtvlotten, de personen belast met de dienst der schipbruggen, de eigenaars of pachters van veerponten, schuiten, molens en andere soortgelijke inrigtingen.

Art. 2. II. *Verpligtingen gedurende de scheepvaart.* — 1. *In het algemeen.* 1°. Geen vaartuig zal de koerslijn van een ander vaartuig mogen snijden, wanneer daardoor dit laatste in zijnen koers belemmerd wordt.

2°. Op die plaatsen waar de rivier sterke bogten vormt, en waar geene standplaats van waarschuwers (Wahrschau) bestaat, is elke stroomafwaarts gaande stoomboot verpligt hare vaart te verminderen, tot dat men van op het achterschip gezien, de rigting van het vaarwater doorziet.

3°. Op plaatsen alwaar vaartuigen tegen kaaijen of steigers gemeerd zijn, dan wel aan oevers bezig zijn te lossen of te laden, zullen in het afkomen en wenden tusschen gemelde vaartuigen en het midden-vaarwater de stoombooten slechts halve kracht gebruiken, en in het opvaren der rivier zullen zij in die omstandigheid niet meer stoomkracht aanwenden dan volstrekt noodig is om vaart te houden en te kunnen sturen.

Art. 3. 2. *Wanneer de vaartuigen elkander voorbijvaren. A. Algemeene bepalingen.* 1°. Geen schipper van eenig vaartuig mag, hetzij achten een ander vaartuig dat denzelfden koers houdt, dan wel den tegenovergestelden koers volgt, voorbij te varen, dan alleen op die plaatsen waar het vaarwater genoegzame breedte heeft voor het gelijktijdig elkander voorbijvaren van drie vaartuigen, en ingeval die breedte niet toereikende is, daar waar, uit hoofde van de bijzondere omstandigheden der scheepvaart, de regeringen der oeverstaten het voorbijvaren zullen geoorloofd verklaard hebben.

2°. Waar die breedte niet aanwezig is, zal het opwaarts varend vaartuig, wanneer het een ander afwaarts varend vaartuig in de engte zou kunnen ontmoeten, verpligt zijn zich beneden die engte op te houden, tot dat het afwaarts varend vaartuig de engte

RÈGLEMENT de police pour la navigation du Rhin, depuis Bâle jusque dans la mer.

PARTIE PREMIÈRE.

Dispositions générales applicables à tout le cours du fleuve.

Art. 1. I. *Obligation générale, de prévenir les dommages.* 1°. Tout conducteur d'une embarcation, soit à voiles, soit à vapeur, en cours de navigation ou stationnant à l'ancre, est tenu de veiller à ce que le bâtiment confié à ses soins, ne cause ni dommage ni entrâve à d'autres embarcations, de même qu'aux ponts à bateaux, bacs, nacelles, moulins, bains et autres établissements de ce genre placés sur le fleuve, et il veillera avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

2°. Sont soumis aux mêmes règles de précaution, les conducteurs de trains de bois, les employés préposés au service des ponts à bateaux, les propriétaires ou adjudicataires de bacs, nacelles, moulins et autres établissements de ce genre.

Art. 2. II. *Obligations pendant la navigation.* — 1. *En général.* 1°. Aucun bâtiment ne pourra se diriger en travers de la ligne que suit un autre bâtiment, et gêner ce dernier dans sa course.

2°. Sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes et où il n'existe pas de stations d'avertisseurs (Wahrschau), chaque bateau à vapeur, marchant à la descente, sera tenu de ralentir sa course jusqu'au moment où, de l'arrière du bâtiment, l'oeil pourra plonger en ligne directe dans le passage.

3°. Sur les points où des bâtiments se trouvent amarrés à des quais et estacades, ou sont occupés à charger ou à décharger sur la rive, les bateaux à vapeur ne pourront passer entre les dits bâtiments et le chenal qu'à mi-force, lorsqu'ils marchent à la descente ou sont à virer de bord, et à la remonte, en employant seulement le dégré de force strictement nécessaire à l'impulsion et à la bonne direction du bateau.

Art. 3. 2. *Quand les bateaux se dépassent. A. Dispositions générales.* 1°. Aucun conducteur d'un bâtiment ne pourra entreprendre de dépasser un autre bâtiment, marchant soit dans le même sens, soit dans un sens opposé, que sur les points où le chenal offre la largeur suffisante au passage simultané de trois bâtiments, et à défaut de cette largeur, que là où, en raison des circonstances exeptionnelles de la navigation, le passage aura été déclaré permis par les gouvernements territoriaux.

2°. A défaut de cette largeur, le bâtiment remontant, lorsqu'il est exposé à se rencontrer dans la passe avec un autre bâtiment descendant, sera tenu de s'arrêter aval, jusqu'à ce que le bateau descendant ait franchi le passage. Mais si le passage

doorgegaan zij. Maar indien zich een vaartuig reeds in de engte bevindt, zal het andere vaartuig verpligt zijn zich boven gemeld vak op te houden.

3°. De stoombooten mogen de vaartuigen die in de nauwe doortogten in dezelfde rigting voor hen uitvaren niet dan op den afstand van twee scheepslengten (80 el) naderen.

Art. 4. B. *Wanneer zij elkander in tegengestelde rigting voorbijvaren.* 1°. De stoombooten en de zeilvaartuigen, die met gunstigen wind varen, zijn, wanneer zij elkander tegen komen, verpligt ter regter zijde (stuurboord) genoegzaam uit te wijken, om het aanvaren te voorkomen.

2°. Wanneer een vaartuig door bijzondere omstandigheden genoodzaakt is van dezen regel af te wijken, zal de bevelhebber verpligt zijn de seinen te geven vermeld in art. 5.

3°. Wanneer de schippers van twee in tegengestelde rigtingen koersende stoomvaartuigen, gelijktijdig te kennen geven, dat zij genoodzaakt zijn van het in n°. 1 voorgeschrevene af te wijken, zullen de seinen van het opwaarts varende vaartuig alleen gelden.

Art. 5. C. *Wanneer zij zich in dezelfde rigting bewegen.* 1°. Wanneer eene stoomboot eene andere stoomboot tot op eenen afstand van twee scheepslengten (80 Nederlandsche el) zal hebben achterhaald, mag zij niet digter naderen; wil echter de boot die achter is, de andere voorbij varen, zoo zal zij daartoe het sein geven, door middel van vijf klokslagen, en door over dag eene blaauwe vlag en des nachts eene brandende lantaren met wit glas, half mast te hijschen. Bij dit sein is de achterste boot verpligt regts (stuurboords-zijde) uit te wijken, terwijl het schip dat vóór is, links uitwijkt.

Op het gedeelte van den Rhijn beneden Spijk, zullen de vaartuigen hunne nachtlantaren niet half mast, maar onder den boegspriet vertoonen.

2°. Zoodra de boot, die achter is, tot op eene halve scheepslengte zal genaderd zijn, tot de boot die vóór is of tot het laatste der vaartuigen die deze op sleeptouw heeft, is de boot, die vóór is, verpligt hare vaart te verminderen, tot dat de andere boot is voorbij gevaren.

3°. Wanneer een vaartuig dat sneller zeilt dan een ander, dit laatste achterhaalt en wil voorbij varen, zal de bevelhebber van het eerstgenoemde daartoe het sein geven, door in tijds zijnen voorganger te praaijen, die, in dit geval, verpligt zal wezen zeil te minderen, tot dat het andere vaartuig hem zal zijn voorbij gevaren.

Art. 6. D. *Maatregelen betreffende de konvooijen van gesleepte vaartuigen.* 1°. De schippers van sleepbooten, met of zonder konvooi, zijn onderworpen aan al de bepalingen vermeld in artt. 1 tot 5. Bovendien zijn zij verpligt, zich in het bijzonder te gedragen naar artt. 4 en 5, wanneer een sleepkonvooi een ander konvooi wil voorbij varen. Buiten dit geval zullen nooit twee konvooijen naast elkander varen.

2°. Alle stoombooten zonder sleepkonvooi, even als alle zeilvaartuigen die met gunstigen wind loopen, zijn in den regel verpligt, het vaarwater aan de konvooijen van gesleept wordende vaartuigen af te staan. Bij gebrek aan genoegzame ruimte hiertoe, zijn de bevelhebbers der sleepbooten en der gesleept wordende vaartuigen, zelfs al zijn de in artt. 4 en 5 voorgeschrevene seinen niet gegeven, verpligt om uit te wijken, overeenkomstig de bepalingen in artt. 4 en 5 vermeld, en de gesleept wordende vaartuigen in eene enkele lijn te plaatsen.

3°. De schippers van sleepbooten en van gesleept wordende vaartuigen zijn, bij alle ontmoetingen met andere vaartuigen, verpligt de vaartuigen van het konvooi zoo veel te doen aansluiten, als voor het voorbijvaren der andere vaartuigen vereischt wordt.

4°. Meer dan twee vaartuigen mogen, gedurende het varen, nimmer te zamen gekoppeld zijn.

Art. 7. E. *Betrekkelijk de zeilvaart.* — a. *Wanneer de vaartuigen langs den oever worden voortgetrokken.* 1°. Niemand vermag vaartuigen, die aan de lijn zijn, anders voorbij te varen, dan langs de zijde van den oever die tegenover het jaagpad ligt. De schippers der gejaagd wordende vaartuigen zullen van hunnen kant, bij het vernemen van het sein, voorgeschreven in n°. 1 van art. 5, verpligt zijn den door hen gevolgd wordende oever zoo veel mogelijk te naderen.

2°. Alleen de stoombooten voor reizigers bestemd, zullen het vaarwater binnen door langs den jaagpads-oever mogen gebruiken; het voorbijvaren op deze wijs mag echter alleen geschieden in geval van klaarblijkelijk gevaar, nadat gemeld vaartuig zal zijn gepraaid, en wanneer dat vaartuig zich buiten het gewone vaarwater voor de opvaart bevindt; op het sein, door de stoomboot gegeven, zal de bevelhebber van het vaartuig dat getrokken wordt, verpligt zijn de lijn te strijken; daarna zal de stoomboot over de lijn varen, terwijl zij zoo lang mogelijk de werktuigen zal doen stoppen.

Art. 8. b. *Wanneer zij voor stroom drijven.* 1°. Elke stoomboot is verpligt het vaarwater vrij te laten voor een vaartuig dat zonder behulp van zeilen voor stroom drijft; is zij daartoe door gebrek aan ruimte niet in staat, zoo zal gemeld vaartuig, bij het vernemen van het sein voorgeschreven in art. 5, verpligt zijn, hetzij door het gebruik van riemen of het laten vallen van een anker, bij tijds ruimte te maken.

2°. Het is, buiten het geval van onvermijdelijke noodzaak;

se trouve déjà occupé par un bâtiment, alors l'autre bateau sera tenu de s'arrêter amont du dit passage.

3°. Les bateaux à vapeur ne pourront approcher les bâtiments qui marchent en avant d'eux dans les passes étroites, qu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres).

Art. 4. B. *Quand ils se dépassent en marchant en sens opposé.* 1°. Les bateaux à vapeur et les bâtiments à voiles naviguant avec des vents favorables, lorsqu'ils se croiseront dans leur course, sont tenus de s'éviter à droite (stribord), à la distance nécessaire pour prévenir les abordages.

2°. Lorsque, par des circonstances spéciales, un bâtiment sera forcé de dévier de la règle ci-dessus, le conducteur sera tenu de donner les signaux indiqués à l'article 5.

3°. Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse, indiquent simultanément qu'ils sont forcés de s'écarter du prescrit n°. 1, les signaux du bâtiment remontant feront règle.

Art. 5. C. *En marchant dans le même sens.* 1°. Tout bateau à vapeur qui aura joint un autre bateau à vapeur jusqu'à la distance de deux longueurs de bateau (80 mètres) ne devra plus s'en approcher davantage. Si néanmoins le bateau qui est en arrière, veut dépasser celui qui le précède, alors il en donnera le signal, au moyen de cinq coups de cloche et en hissant à mi-mât un pavillon bleu, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit. A ce signal, le bateau qui fait la suite, est tenu de s'écarter à droite (stribord), en même temps que le bâtiment qui tient le devant, s'écarte à gauche.

Sur la section du Rhin au-dessous de Spyk les bâtiments arboreront leur fanal de nuit, non à mi-mât, mais au dessous du mât de beaupré.

2°. Dès que le bateau qui est en arrière se trouvera rapproché jusqu'à mi-longueur du bateau qui le précède ou bien du dernier bâtiment de ceux qu'il conduit à la traine, alors le bateau qui est en avant est tenu de ralentir sa course jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

3°. Lorsqu'un bâtiment, meilleur voilier, joindra un autre bâtiment à voiles et voudra le dépasser, alors son conducteur en donnera le signal, en hélant à temps son devancier, lequel dans ce cas, sera tenu de diminuer sa voilure jusqu'à ce que l'autre bateau l'ait dépassé.

Art. 6 D. *Mesures concernant les convois de bateaux remorqués.* 1°. Les conducteurs de remorqueurs, soit avec, soit sans convois, sont soumis à toutes les dispositions établies par les artt. 1 jusqu'à 5. Ils sont en outre tenus à se conformer spécialement aux artt. 4 et 5, lorsqu'un convoi voudra en dépasser un autre, et hors ce cas jamais deux convois ne pourront naviguer de conserve l'un à côté de l'autre.

2°. Tous les bateaux à vapeur sans convoi, de même que tous bâtiments à voiles, marchant avec des vents favorables sont tenus, en règle générale, de livrer le passage aux convois de bateaux remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les conducteurs de bateaux remorqueurs et des bateaux de convoi même dans le cas où les signaux prescrits aux artt. 4 et 5 n'auraient pas été donnés, sont tenus de s'écarter conformément aux dispositions des artt. 4 et 5, et de faire ranger sur une seule ligne les bateaux conduits à la traine.

3°. Les conducteurs de bateaux remorqueurs et de bateaux de convoi, dans toutes les occasions de rencontre avec d'autres bâtiments, sont tenus de faire resserrer les bateaux de convoi de manière à livrer aux autres bâtiments le passage suffisant.

4°. Plus de deux bateaux ne pourront jamais être accouplés ensemble pendant la navigation.

Art. 7. E. *Concernant la navigation à voiles.* — a. *Lorsque les bâtiments sont halés depuis la rive.* 1°. Nul ne pourra dépasser les bateaux halés depuis la rive, qu'en s'appuyant sur la rive opposée au chemin de halage. De leur côté, les conducteurs de ces bateaux, au signal prescrit au n°. 1 de l'article 5, sont tenus de serrer autant que possible la rive qu'ils longent.

2°. Les bateaux à vapeur pour voyageurs seuls, pourront prendre leur passage entre un bâtiment halé et la rive sur laquelle s'exécute le halage, et cela seulement en cas de danger évident, après que le bâtiment aura été hélé, et lorsque ce bâtiment se trouvera en dehors du chenal ordinaire pour la remonte; au signal donné par le bateau à vapeur, le conducteur du bateau halé sera tenu de larguer le câble, que le bateau à vapeur franchira ensuite, en arrêtant, aussi longtemps que possible, le jeu de sa machine.

Art. 8. b. *Lorsqu'ils vont au cours de l'eau.* 1°. Chaque bateau à vapeur est tenu de livrer le passage à un bâtiment marchant au cours de l'eau et sans l'aide de la voile; à défaut d'espaces suffisant pour le faire, le bateau à voiles, au signal qui lui aura été donné conformément à l'article 5, sera tenu de se ranger de côté autant que possible à force de rames ou d'ancre.

2°. Il est défendu à tous bâtiments, sauf le cas de

[illegible] van alle vaartuigen verboden, zich over dwars voor stroom te laten afzakken.

Art. 9. e. *Wanneer zij laveren.* De vaartuigen die laveren, mogen nimmer tusschen eene stoomboot en den oever, langs welken deze houdt, doorvaren. Deze vaartuigen zijn verpligt te wenden, vóór dat zij in de koerslijn komen van eene hun tegemoetkomende stoomboot.

Art. 10. F. *Ten aanzien van andere vaartuigen.* 1°. De stoombooten zullen, wanneer zij in de nabijheid van zwaar geladene en ook van alle vaartuigen die minder dan 600 quintalen meten, gekomen zijn, de werktuigen langzamer laten werken, voor zoover zulks zonder klaarblijkelijk gevaar voor hen of de gesleept wordende vaartuigen doenlijk is; en indien er bij de ontmoeting van zoodanige vaartuigen eenig gevaar voor deze schijnbaar is, zullen zij de werktuigen onmiddellijk geheel stoppen.

2°. De schippers der in het laatstvoorgaande nommer aangewezene vaartuigen, zullen niet alleen verpligt zijn den loop der stoombooten niet te hinderen, door haar ter onpas te naderen, maar zij zullen integendeel zich moeten verwijderen van de koerslijn, welke die booten volgen.

Art. 11. 3. *Doorvaart der vaartuigen aan de schipbruggen en bij de veerponten.* 1°. Ieder gezagvoerder van een vaartuig is verpligt zich te onderwerpen aan de bijzondere maatregelen, voorgeschreven door de besturen der schipbruggen en veerponten.

2°. De schippers der gierbruggen of gierponten zijn verpligt het vaarwater vrij te laten aan de zeil- of stoomvaartuigen die varende zijn; ten aanzien der stoombooten in het bijzonder, zullen zij zich houden aan dien kant, waar de gierbruggen en gierponten gewoonlijk des nachts liggen.

Bij lage waterstanden zal de gierpont van Kaiserswerth verpligt zijn, zich in het midden der rivier te houden, zoolang als noodig is voor het voorbijvaren der zeilvaartuigen of der stoombooten die een konvooi op sleeptouw hebben.

3°. De schippers van gierbruggen of gierponten zijn verpligt het vaarwater te ontruimen voor de vaartuigen die zich bovenof benedenwaarts van de gierbruggen of gierponten van den wal losmaken, en wel, voor de stoombooten na het sein, voorgeschreven in art. 5, en voor de zeilvaartuigen nadat deze eene roode vlag geheschen of om de doorvaart zullen gepraaid hebben.

4°. De stoombooten mogen de doorvaarts-openingen der schipbruggen slechts met verminderde kracht doorgaan, tenzij de goede besturing der boot al hare stoomkracht mogt vereischen.

5°. Des nachts zullen de schippers van vaartuigen hun voornemen, om door de bruggen te varen, door een schot (boite) kenbaar maken, en stoppen tot dat de lantarens als contraseinen op de brug geheschen zijn.

Art. 12. 4. *Het stoppen der stoombooten voor de dienst der reizigers.* 1°. Alle stoombooten voor reizigers bestemd, zijn verpligt voor dat zij aan eenen steiger aanleggen, de klok te doen luiden. Wanneer de stoomboot moet stoppen bij een station, dat door veerschuiten bediend wordt, zal zij een sein geven, over dag bestaande in het bijschen eener vlag, en des nachts in het vertoonen eener brandende lantaren met wit glas; de veerschuit zal dezelfde seinen herhalen.

2°. Wanneer de veerschuiten naderen, zal men in tijds aan boord van de stoomboot de werktuigen stoppen en niet eerder weder aanzetten dan wanneer alle gevaar voor de veerschuit geheel geweken zal zijn.

3°. De veerlieden zullen aan de reizigers uitdrukkelijk aanbevelen om dadelijk te gaan zitten.

4°. Deze veerschuiten moeten voorzien wezen van al het noodige tuig en de aanwijzing van haren diepgang bij de grootste toegestane belading; zij moeten bestuurd worden door twee kloeke varensgezellen, bedreven in hun vak en te goeder naam bekend staande.

5°. De plaatselijke besturen zullen op de stipte uitvoering der voorschriften van het vorig nommer toezien, des noodig zullen zij dadelijk op maatregelen tegen overtreding bedacht zijn, en daarvan aan de directie der stoombooten kennis geven.

6°. Het is aan iedereen, die niet voldaan heeft aan de verpligten, voorgeschreven bij no. 4 zoo even vermeld, verboden reizigers of handelsgoederen aan boord van stoombooten te brengen of van daar af te halen.

7°. De stoombooten mogen bij het verlaten der steigers geene belemmering toebrengen aan de beweging van een ander vaartuig, dat reeds varende is, en de rivier opvarende mogen zij de bewegingen niet belemmeren van vaartuigen welke, de rivier afvarende, in de wending zijn, hetzij om aan te leggen dan wel om te vertrekken. Wanneer de schippers van twee stoombooten in elkanders nabijheid de rivier afkomen, willen draaijen, alsdan zal de achterste boot de voorste daarin niet mogen belemmeren.

Art. 13. 5. *Maatregelen voor de vaart bij nacht en bij mistig weder.* 1°. Elk vaartuig dat bij nacht (tusschen zons-ondergang en zonsopgang) vaart, zal moeten voorzien wezen van de navolgende seinen:

a. op het gedeelte der rivier boven Spijk:

bij het opwaarts varen twee brandende lantarens boven elkander hangende aan den mast, of, bij gemis van mast, aan den

force majeure, de se laisser aller en travers, au cours de l'eau.

Art. 9. e. *Lorsqu'ils louvoyent.* Les bâtiments qui sont en train de louvoyer, ne peuvent pas passer entre un bateau à vapeur et entre la rive sur laquelle ce dernier s'appuye. Les dits bâtiments sont tenus de virer de bord, avant de traverser la ligne que suit le bateau à vapeur qui arrive à leur rencontre.

Art. 10. F. *A l'égard d'autres embarcations.* 1°. A proximité de bâtiments portant forte charge, de même qu'à proximité de tous autres bâtiments dont la capacité est inférieure à 600 quintaux, les bateaux à vapeur seront tenus, autant que faire se pourra sans danger évident pour eux ou pour les bateaux remorqués, de ralentir le jeu de leurs machines, et en cas de danger pour les bâtiments ainsi rencontrés, ils seront tenus de l'arrêter complètement.

2°. Les conducteurs des bâtiments dénommés à l'alinéa précédent, seront tenus non seulement de ne pas gêner la marche des bateaux à vapeur, en s'en approchant mal à propos, mais ils devront, au contraire, s'éloigner de la ligne que suivent les bateaux.

Art. 11. 3. *Passage des embarcations aux ponts à bateaux et près des bacs.* 1°. Chaque conducteur d'embarcations est tenu de se soumettre aux mesures spéciales prescrites par les administrations des ponts à bateaux et bacs.

2°. Les conducteurs des ponts ou bacs volants sont tenus de livrer le passage aux bateaux à voiles ou à vapeur qui sont en cours de navigation; à l'égard des bateaux à vapeur spécialement, ils auront à s'appuyer sur la rive où les ponts et bacs volants stationnent habituellement pendant la nuit.

En temps d'eaux basses, le bac volant de Kaiserswerth sera tenu de stationner au milieu du fleuve pendant tout le temps nécessaire au passage des bateaux à voiles ou des bateaux à vapeur remorquant des convois.

3°. Les conducteurs de ponts ou bacs volants sont tenus de dégager le passage pour les embarcations qui démarrent audessus ou au-dessous des ponts volants ou des bacs, et cela pour les bateaux à vapeur après le signal prescrit à l'article 5, et pour les bateaux à voiles après que ceux-ci auront arboré un pavillon rouge ou hélé le passage.

4°. Les bateaux à vapeur ne pourront franchir les portières des ponts à bateaux, qu'à force réduite, à moins qu'ils n'aient besoin de toute leur vapeur pour la bonne direction du bateau.

5°. Pendant la nuit, les conducteurs d'embarcations signaleront par un coup de feu (boite), leur intention de passer les ponts, et ils s'arrêteront jusqu'à ce que les fanaux aient été hissés sur le pont, comme signaux de réponse.

Art. 12. 4. *Arrêt des bateaux à vapeur pour le service des voyageurs.* 1°. Tout bateau à vapeur pour voyageurs, avant d'aborder à un débarcadère, est tenu de faire sonner la cloche. Si l'arrêt doit avoir lieu à une station desservie par des batelets, il en donnera le signal en hissant un pavillon, pendant le jour, et un fanal allumé à verre blanc, pendant la nuit, et le batelet répètera les mêmes signaux.

2°. Lorsque les batelets avanceront, l'appareil moteur du bateau à vapeur devra être arrêté à temps, et il ne pourra être remis en mouvement qu'après que le batelet sera à l'abri de tout danger.

3°. Les conducteurs des batelets enjoindront aux voyageurs de s'asseoir immédiatement.

4°. Les batelets devront être pourvus de tous les agrès nécessaires, de l'indication de leur enfoncement d'après la charge autorisée, et être conduits par deux mariniers vigoureux, consommés dans leur profession, et jouissant d'une bonne réputation.

5°. Les autorités locales veilleront à la ponctuelle exécution des prescrits portés au no. précédent, et au besoin elles aviseront immédiatement aux déviations, et en informeront l'administration des bateaux à vapeur.

6°. Défense est faite à quiconque n'a pas satisfait aux justifications prescrites par le no. 4, sus-relaté, de prendre ou de conduire des voyageurs ou des marchandises à bord des bateaux à vapeur.

7°. Les bateaux à vapeur, en démarrant des débarcadères, ne pourront pas entraver la marche d'une autre embarcation qui est déjà en train de navigation, et, à la remonte, ils ne devront pas gêner d'autres embarcations qui, allant à la descente, sont occupés à virer de bord, soit pour aborder, soit pour démarrer. Si les conducteurs de deux bateaux à vapeur se suivant de près à la descente, veulent virer de bord, le bateau marchant le dernier doit s'abstenir de gêner le premier dans ce mouvement.

Art. 13. 5. *Mesures pendant la nuit et par un temps de brouillard.* 1°. Tout bateau qui navigue pendant la nuit (entre le temps du coucher et du lever du soleil) devra:

a. sur la section du fleuve au-dessus de Spyk, être muni, à la remonte, des deux fanaux allumés et suspendus l'un au dessus de l'autre, au mât, ou, à défaut de mât, à la cheminée,

schoorsteen. Bij het afwaarts varen zal eene derde lantaren geplaatst worden onder den boegspriet. Eene der twee eerstgenoemde lantarens zal, voor de sleepbooten die andere vaartuigen op sleeptouw hebben, van groen glas en voor de andere stoombooten van rood glas moeten voorzien wezen. De andere lantarens zullen met wit glas kunnen zijn. De gesleept wordende vaartuigen zullen slechts eene enkele lantaren met wit glas aan den mast behoeven te hebben.

b. op het gedeelte der rivier beneden Spijk:
twee brandende lantarens, de eene met rood glas, aan den bezaansmast, of, bij gemis van dien, aan den vlaggestok op het achterschip, en de andere met groen glas, aan den fokkemast.

De gesleept wordende vaartuigen zullen slechts eene enkele lantaren met wit glas aan den mast behoeven te hebben.

2°. Gesleept wordende konvooijen mogen des nachts alleen bij maanlicht of sterrelicht varen.

3°. Bij mistig weder zullen de stoombooten slechts met verminderden gang mogen varen, terwijl zij alsdan onafgebroken de scheepsklok moeten doen kleppen. Wanneer de mist zoo dik wordt, dat men geenen der beide oevers kan zien, zullen de stoombooten blijven stil liggen ter plaats waar zij zijn.

4°. Wanneer vaartuigen elkander des nachts tegenkomen, zullen zij, om elkander voorbij te varen, nimmer mogen afwijken van de bepaling voorgeschreven onder n°. 1 van artikel 4.

Art. 14. 6. *Voorschriften in geval van hooge waterstanden.* 1°. De scheepvaart is aan de stoombooten verboden wanneer op het punt van vertrek, de waterspiegel den middelbaren stand van 16 voet (5 Ned. el) overtreft.

2°. Wanneer de waterspiegel op het punt van vertrek 13 voet (4.08 Ned. el) tot en met 16 voet (5 Ned. el) oven den middelbaren stand verheven is, mogen de stoombooten des nachts niet varen; het varen over dag is haar alsdan slechts geoorloofd, onder voorwaarde dat zij zich op het midden der rivier houden; nogtans zullen zij ter zake van hare dienstverrigtingen de stations mogen naderen.

3°. Bij eenen waterstand, aangewezen onder n°. 2, hiervoren, zullen de nederwaarts varende stoombooten geene grootere voortstuwende kracht mogen aanwenden dan noodig is voor de goede besturing van het vaartuig.

Bij eenen waterstand van en met 9 voet (2.825 Ned. el) tot 13 voet (4.08 Ned. el) boven den middelbaren stand op het punt van vertrek, zullen de stoombooten, nederwaarts gaande, slechts mogen varen wanneer zij zich op het midden der rivier houden, opwaarts gaande, alleen onder voorwaarde dat zij zich minstens twee scheepslengten (80 Ned. el) van den gewonen oever verwijderd houden.

4°. De bovenvermelde bepalingen voorkomende onder n°. 1 tot 3, zullen buiten toepassing blijven op het gedeelte der rivier boven de Lauter. De vaart op dit gedeelte zal aan de stoombooten verboden zijn, wanneer de waterspiegel aan de groote brug over den Rhijn voor Straatsburg meer dan 3.50 Ned. el (11 voet) boven de nul der aldaar geplaatste Rhijn-peilschaal verheven is.

5°. De waterstand die voor de andere vakken tot maatstaf zal dienen, zal door de betrekkelijke regeringen worden vastgesteld en bekend gemaakt, volgens de peilschalen van Spiers, Mannheim, Mentz, Caub, Coblentz, Keulen, Dusseldorp en Emmerik.

Wat Nederland betreft, zal de middelbare waterstand wezen als volgt:

voor de Waal en de Merwede:
2.88 Ned. el boven de nul der peilschaal te Nijmegen;
0.15 Ned. el boven de nul der peilschaal te Bommel;
1.09 Ned. el onder de nul der peilschaal te Dordrecht, bij ebbe.

voor den Neder-Rhijn en de Lek:
2.04 Ned. el boven de nul der peilschaal te Arnhem:
0.98 Ned. el boven de nul der peilschaal te Vianen;
4.32 Ned. el onder de nul der peilschaal te Krimpen, bij ebbe.

Art. 15. 7. *Voorschriften voor het geval van aan den grond zitten of van schipbreuk.* 1°. De schipper van een aan den grond zittend vaartuig of vlot zal eenen waarschuwer stellen op eenen behoorlijk gelegen post, minstens een uur gaans bovenwaarts van de plaats waar het voorval heeft plaats gegrepen. Deze waarschuwer zal in last hebben de andere bevelhebbers van vaartuigen of vlotten te praaijen, en hun van den aard en de plaats van het voorval kennis te geven. Hij zal op zijn post blijven tot dat hij door eenen tweeden waarschuwer het berigt zal ontvangen hebben dat het vaartuig of vlot weder in vlot water gebragt is, of dat het plaatselijk bestuur, aan hetwelk aanstonds berigt moet gegeven worden van het voorval, te dien opzigte ambtshalve eene kennisgeving zal hebben openbaar gemaakt.

2°. De stoombooten zullen slechts met halve stoomkracht de plaats mogen voorbijvaren alwaar een vaartuig of vlot zal zijn op den grond geraakt of gezonken.

3°. Het plaatselijk bestuur zal zorgen dat, door middel van tonnen of geschikte merken, de plaats worde aangewezen, waar vaartuigen gezonken zijn.

Art. 16. III. *Voorschriften betrekkelijk het ten anker liggen.* 1°. Buiten de havens zullen nooit meer dan drie vaartuigen

A la descente, il sera ajouté un troisième fanal au-dessous du mât de beaupré. L'un des deux premiers fanaux devra être, pour les bateaux à vapeur conduisant à la traine d'autres embarcations, à verre de couleur verte, et pour les autres bateaux à vapeur à verre de couleur rouge. Les autres fanaux pourront être à verre blanc. Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué au mât.

b. sur les sections du fleuve au-dessous de Spyk, être munis de deux fanaux allumés, suspendus, l'un à verre rouge, au mât d'artimon, ou, à défaut de ce mât, au bâton de l'arrière, et l'autre, à verre de couleur verte, au mât de l'avant.

Les bateaux remorqués n'auront besoin que d'un seul fanal à verre blanc, appliqué aux mâts.

2°. Les convois de remorque ne pourront naviguer pendant la nuit, qu'au clair de la lune ou des étoiles.

3° En temps de brouillard, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer qu'à mouvement ralenti, et en faisant tinter sans interruption la cloche de bord. Si le brouillard devenait dense, au point de ne plus pouvoir apercevoir l'une ou l'autre des deux rives, les bateaux à vapeur devront s'arrêter sur place.

4°. Lorsque des bâtimens se rencontreront pendant la nuit, il ne leur sera jamais permis, pour se dépasser, de dévier de la direction prescrite sous n°. 1 de l'article 4.

Art. 14. 6. *Règles lors des hautes eaux.* 1°. La navigation est interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux dépassera de plus de 16 pieds (5 mètres) la hauteur moyenne à la station de départ.

2°. Lorsque le niveau comporte 13 pieds (4 mètres 08) jusqu'à 16 pieds (5 mètres) inclusivement au-delà de la hauteur moyenne à la station de départ, les bateaux à vapeur ne pourront pas naviguer pendant la nuit, et ils ne pourront naviguer pendant le jour qu'en restant au milieu du fleuve; néanmoins il leur sera permis de s'approcher des stations pour leurs relations de service.

3°. Lors du niveau d'eau indiqué sous n°. 2 ci-dessus, les bateaux à vapeur allant à la descente, ne pourront marcher qu'au dégré d'impulsion nécessaire à la bonne direction de l'embarcation.

Au niveau de 9 pieds incl. (2 mètres 825) jusqu'à 13 pieds (4 mètres 08) au dessus de la hauteur moyenne aux stations de départ, les bateaux à vapeur ne pourront naviguer, à la descente, qu'en tenant le milieu du fleuve, et à la remonte, qu'en se tenant éloignés de la rive ordinaire, à la distance d'au moins deux longueurs de bateau (80 mètres).

4°. Sur la section du fleuve au dessus de la Lauter, les dispositions précédentes sous les n°s. 1 à 3, resteront sans application. La navigation sur cette section sera interdite aux bateaux à vapeur, lorsque le niveau des eaux du fleuve dépassera la côte de 3 mètres 50 (11 pieds) au dessus du zéro de l'échelle Rhénométrique du grand pont du Rhin devant Strasbourg.

5°. Le niveau d'eau qui aura à servir de règle pour les autres sections, sera déterminé et publié par les gouvernements respectifs, d'après les Rhénomètres de Spire, de Mannheim, de Mayence, de Caub, de Coblence, de Cologne, de Dusseldorf et d'Emmerich.

Quant aux eaux Néerlandaises, le niveau d'eau s'établira pour le Waal et la Merwede:

d'après les Rhénomètres de:
- Nymègue, à l'indication moyenne de 2.88 mètres } au dessus zéro.
- Bommel, à l'indication moyenne de 0.15 mètres } au dessus zéro.
- Dordrecht, à l'indication moyenne de 1.09 mètres au dessous le zéro, lors du reflux.

pour le Bas-Rhin et la Leck:

d'après les Rhénomètres de:
- Arnhem, avec 2.04 mètres au dessus de zéro;
- Vianen, avec 0.98 mètres au dessus de zéro;
- Krimpen, avec 4.32 mètres au dessous de zéro, lors du reflux.

Art. 15. 7. *Règle lors d'engravement ou de naufrage.* 1°. Le conducteur d'un bateau ou d'un radeau, qui sera engravé, aura à placer dans un poste convenablement situé, et au moins une lieue en amont de l'endroit où l'accident sera arrivé, un avertisseur chargé de héler les autres conducteurs de bateaux ou de radeaux, et de les avertir de la nature et du lieu de l'accident. Cet avertisseur restera à son poste, jusqu'à ce qu'il ait été prévenu par un second avertisseur, que le bateau ou le radeau a été remis à flot, ou jusqu'à ce que l'autorité locale, sur l'information qui devra lui être donnée immédiatement de l'accident, aura fait publier un avis officiel à cet égard.

2°. Les bateaux à vapeur ne pourront franchir qu'à moitié de leur force d'impulsion, les passages où un bateau ou radeau sera engravé ou aura sombré.

3°. L'autorité locale aura soin d'indiquer, au moyen de balises ou de signaux convenables, le lieu où des bateaux se trouvent en état de submersion.

Art. 16. III. *Règle lors du mouillage.* 1°. En dehors des ports, il ne pourra jamais y avoir plus de trois bâtimens

... elkander langs de lijnpaden ten anker of gemeerd mogen liggen. De aldus liggende vaartuigen zullen gedurende het voorbijtrekken van eenig vaartuig dat opgetrokken wordt, zoo mogelijk hunne masten strijken, en zulks niet kunnende, zullen zij zoo veel van den wal moeten verwijderen als vereischt wordt om de jaaglijn onder hunne kielen te laten doorgaan. De bemanning der ten anker of gemeerd liggende vaartuigen, is gehouden hulp bij die bewerking te verleenen.

2°. Alle vlotten, die naast een lijnpad stil liggen, zullen van opleuningen moeten voorzien wezen, om de treklijnen niet schaar te doen worden; bovendien zal, uitgenomen wanneer zij in vaart zijn, de afstand van den oever tot aan de verst verwijderde buitenzijde van het vlot, niet meer dan 250 voet (78.46 Nederl. el) mogen bedragen.

De vlotters zijn verpligt, de koppeldeelen (tenailles) gelijk en effen met de buitenkanten van het vlot af te werken, en hunne ankers derwijze uit te brengen dat zij de scheepvaart niet hinderen.

Zij zijn eveneens verpligt, door hunne bemanning de vaartuigen te doen optrekken, die niet in staat zijn anders langs de vlotten op te werken.

3°. Wanneer vaartuigen of vlotten, ten gevolge van mist ten anker zijn gekomen, op andere dan de gewone plaatsen, zullen de stoombooten de scheepsklok doen kleppen, en de schepen of vlotten zullen met den roeper praaijen. Deze seinen zullen van weêrszijden van vijf tot vijf minuten herhaald worden.

4°. Alle vaartuigen, die des nachts stil liggen op de rivier, in de nabijheid van het vaarwater, of buiten de havens, bij de aanlegplaatsen der stoombooten of op punten die niet gewoonlijk tot ankerplaatsen dienen, moeten voorzien wezen van eene brandende lantaren; deze moet of tegen den mast aan de zijde van het vaarwater, of wel op een ander zigtbaar gedeelte van het vaartuig geplaatst worden, zoodanig dat zij van bovenwaarts en van benedenwaarts kan gezien worden.

De molens en andere op de rivier geplaatste inrigtingen zijn verpligt tot nakoming der evengenoemde bepaling; wanneer echter verscheidene molens naast elkander in eene zelfde dwarslijn geplaatst zijn, zal alleen de buitenste aan den kant van het vaarwater geplaatste molen van eene lantaarn behoeven voorzien te wezen.

De vlotten, die des nachts ten anker liggen, zullen aan elke der twee naar den kant van het vaarwater gekeerde hoeken van het vlot, twee brandende lantarens moeten hebben; die naast elkander op een verheven en van ver volmaakt zigtbaar punt behooren geplaatst te worden.

Art. 17. IV. *Bepalingen, ten aanzien van de gierbruggen en gierponten en andere inrigtingen op de rivier.* 1°. De plaats alwaar de gierbruggen en gierponten aan eenen der oevers van de rivier des nachts moeten verblijven, zal zoodanig gekozen worden, dat de bogtaken en de gierkettingen het vaarwater (Thalweg) niet kruisen.

2°. Gedurende den nacht, moeten de gierbruggen en gierponten benevens de eerste bogtaak op eene verhevene plaats van eene brandende lantaren voorzien wezen.

3°. Telken reize wanneer, uit hoofde van buitengewone omstandigheden, de gewone ligplaats, gedurende den nacht, van gierbruggen en gierponten zal veranderd wezen, zullen de bevelhebbers van gemelde gierbruggen en gierponten, bij het naderen eener stoomboot, verpligt zijn, de scheepsklok te doen kleppen, tot dat de stoomboot hetzelfde sein herhaald en haren gang verminderd zal hebben: de gierbruggen en gierponten zijn verpligt, dadelijk daarop de scheepvaartsgeul (Thalweg) te ontruimen.

4°. De badinrigtingen enz., benevens alle andere voorwerpen die het optrekken kunnen belemmeren, moeten, door de zorg der eigenaars, voorzien wezen van leiders (filarets) of sleepleuningen voor de treklijnen.

TWEEDE AFDEELING.

Bijzondere bepalingen.

Art. 18. I. *Waarschuwers.* Voor de veiligheid der scheepvaart, zullen er standplaatsen van waarschuwers zijn, op de navolgende plaatsen:

1°. Ter plaatse genaamd Bingerloch,
2°. " " " aan de punt van de Wirbelleie,
3°. " " " aan den Kammerreck,
4°. " " " aan den Ochsenthurm,
5°. " " " an der Bank bij St. Goar,
6°. " " " Engersgrund,

wanneer de waterspiegel aan de peilschaal te Andernach, minder dan 10 voet (3.14 Ned. el) zal teekenen;

7°. Ter plaatse genaamd *in der Rheindörfer Kehle*, wanneer de waterspiegel aan de peilschaal te Bonn, minder dan 11 voet (3.45 Ned. el) zal teekenen.

Van alle voorbij die standplaatsen gaande vaartuigen en vlotten zal eene matige belasting worden geheven, bestemd om de kosten van te dekken.

Er zal een reglement uitgevaardigd worden, voor de heffing van het bedoelde regt en voor de dienst der waarschuwers.

Geen schipper of vlotter zal zich aan de bepalingen van dat reglement mogen onttrekken.

au mouillage ou à l'amarre, l'un à côté de l'autre, au long des chemins de halage. Lors du halage, les bateaux mouillés devront, si possible, abaisser leurs mâts; dans le cas contraire, ils auront à dériver de manière à ce que la corde de halage puisse passer sous leur quille. Les gens d'équipage des bâtiments en état de mouillage ou amarrés, auront à prêter assistance pour cette opération.

2°. Tous les radeaux, stationnant au long des chemins de halage, devront être garnis de filarets, pour laisser couler les cordes de halage; en outre, et à moins d'être en cours de voyage, ils devront s'emplacer de manière à ne pas être distants de la rive de plus de 250 pieds (78 mètres 46), comptés jusqu'à la largeur extérieure du radeau.

Les flotteurs sont tenus de couper ras et de niveau avec la largeur des radeaux, les perches de liaison (tenailles), et de mouiller leurs ancres de manière à ne pas porter entrave à la navigation.

Ils sont également tenus de faire haler par leurs équipages les embarcations qui ne seraient pas en état de longer autrement les radeaux.

3°. Lorsque, par suite de brouillards, des bateaux ou des radeaux ont été obligés de se mettre au mouillage, dans des lieux autres que ceux habituels, les bateaux à vapeur feront tinter la cloche de bord, et les bateaux à voiles, ainsi que les radeaux, hèleront du porte-voix. Ces signaux seront répétés de part et d'autre, de cinq en cinq minutes.

4°. Tous les bateaux arrêtés, pendant la nuit, sur le fleuve, et à la proximité de la route de navigation, ou en dehors des ports et près des débarcadères des bateaux à vapeur, ou sur des points qui ne servent pas habituellement de lieux de mouillage, devront être munis d'un fanal allumé, qui sera placé, soit au mât du côté du chenal, soit sur une autre partie apparente du bâtiment, mais de manière à pouvoir être aperçu en amont et en aval.

Les moulins et autres établissements placés sur le fleuve, sont soumis à l'accomplissement de la formalité précitée; néanmoins lorsque plusieurs moulins se trouvent rangés sur une seule ligne transversale, il suffira que le moulin extérieur du côté du chenal de navigation, soit pourvu d'un fanal.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit seront munis, à chacun des deux angles du radeau du côté du chenal, de deux fanaux allumés, placés l'un à côté de l'autre sur un point élevé et parfaitement apparent de loin.

Art. 17. IV. *Dispositions concernant les ponts et bacs volants et autres établissements sur le fleuve.* 1°. L'emplacement où les ponts et bacs volants auront à stationner la nuit, sur une des rives du fleuve, sera choisi de manière que les nacelles d'évolution et les chaines de translation ne traversent pas le Thalweg.

2°. Pendant la nuit, les ponts et bacs volants, ainsi que la première nacelle d'évolution, devront être pourvus, sur un endroit élevé, d'un fanal allumé.

3°. Toutes les fois qu'en raison de circonstances extraordinaires, le lieu habituel pour le stationnement de ponts et bacs volants, pendant la nuit, aura été changé, les conducteurs des dits ponts et bacs volants, à l'approche d'un bateau à vapeur, seront tenus de faire tinter la cloche de bord, jusqu'à ce que le bateau à vapeur ait repondu par le même signal et ait ralenti sa marche; aussitôt, les ponts et bacs volants seront tenus de rendre le Thalweg libre.

4°. Les établissements de bains etc., de même que tous autres objets, emplacés de manière à entraver le halage, doivent être pourvus, par les soins des propriétaires, de filarets ou perches de conduite des cordes de halage.

PARTIE SECONDE.

Dispositions particulières.

Art. 18. I. *Avertisseurs.* Pour la sûreté de la navigation, il sera établi des stations d'avertisseurs, dans les localités suivantes:

1°. Au lieu dit Bingerloch,
2°. " " " à la pointe de la Wirbelleie,
3°. " " " au Kammereck,
4°. " " " au Ochsenthurm,
5°. " " " an der Bank près St. Goar,
6°. " " " Engersgrund,

lorsque le niveau des eaux sera au dessous de 10 pieds (3 mètres 14) au Rhénomètre d'Andernach;

7°. Au lieu dit *in der Rheindörfer Kehle*, au niveau au dessous de 11 pieds (3 mètres 45) au Rhénomètre de Bonn.

Il sera perçu sur tous les bateaux et radeaux passant devant ces stations, une rétribution modique, destinée à en couvrir les frais.

Un règlement sera publié pour la perception du droit dont il s'agit, ainsi que pour le service des avertisseurs.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra se soustraire aux dispositions de ce règlement.

Art. 19. II. *Bijzondere bepalingen.* — 1. *Voor het vak tusschen St. Goar en Bingen.* 1°. Op het riviervak tusschen St. Goar en Bingen zal geen vaartuig aan de raderkasten der stoombooten gemeerd mogen zijn.

2°. De gesleept wordende schepen zullen bij het opwaarts varen op dat zelfde riviervak slechts eene enkele rij mogen vormen, alle achter elkander in hetzelfde kielwater varende.

3°. Op meergemeld, onder n°. 1 aangewezen riviervak, zal eene sleepboot, opwaarts gaande, niet meer dan drie vaartuigen op sleeptouw mogen hebben, mits hunne gezamenlijke scheepsruimte die van 250 last (10,000 quintalen) niet overschrijdt. Bedraagt de scheepsruimte meer dan 250 last, zoo zal zij slechts twee vaartuigen mogen slepen.

4°. De stoomslepers zullen, nederwaarts varende, op het riviervak, aangewezen onder n°. 1, niet meer dan vier vaartuigen op sleeptouw mogen hebben.

Art. 20. 2. *Voor de gerigte vakken (afsnijdingen).* De scheepvaart zal in de afsnijdingen en werken tot rigting van den Rhijn, slechts mogen plaats hebben voor zoover die vakken door de bevoegde magt ambtshalve voor den doortogt geopend verklaard zijn.

Strafbepalingen. Art. 21. De overtredingen van de bepalingen, vervat in het tegenwoordig reglement, zullen in elken der Oever-staten gestraft worden, overeenkomstig de wetten en reglementen, die aldaar bestaan of nog zullen worden ingevoerd, hetzij afzonderlijk, hetzij in overleg met andere Oever-staten.

Art. 19. II. *Dispositions particulières.* — 1. *Pour la distance entre St. Goar et Bingen.* 1°. Sur la distance du fleuve entre St. Goar et Bingen, il ne sera pas permis d'amarrer une embarcation au tambour des roues des bateaux à vapeur.

2°. A la remonte, et sur cette même distance, les bateaux remorqués ne devront former qu'une seule file, en marchant l'un à la suite de l'autre.

3°. Sur la distance précitée sous n°. 1, un remorqueur allant amont, ne pourra prendre à la traîne que trois embarcations au plus, et cela seulement lorsque leur capacité réunie ne dépassera pas 250 last (10,000 quintaux); si la capacité dépasse ce chiffre, il ne pourra conduire que deux embarcations.

4°. Les bateaux remorqueurs ne pourront prendre à la traîne, pour la descente, sur la section n°. 1, que quatre bâtiments au plus.

Art. 20. 2. *Pour les passes rectifiées (coupures).* La navigation ne pourra avoir lieu dans les coupures et travaux de rectification du Rhin, qu'autant que ces passes auront été officiellement déclarées ouvertes à la circulation, par les autorités compétentes.

Pénalités. Art. 21. Les contraventions aux dispositions du présent règlement, seront punies dans chacun des États riverains, conformément aux lois et règlements qui y sont établis ou qui y seront établis, soit isolément, soit de concert avec d'autres États Rivérains.

Behoort bij Koninklijk besluit d. d. 12 November 1851, n°. 80.

Ons bekend,
De Minister van Binnenlandsche Zaken,
THORBECKE.
De Minister van Finantien,
VAN BOSSE.

Bij besluit van 7 December jl., n°. 16, heeft Zijne Majesteit goedgevonden:

eervol ontslag te verleenen aan J. P. J. T. Brantsen, als burgemeester van Rozendaal;

aan M. J. Versteegh, op zijn verzoek, als burgemeester van Zoelen;

aan S. W. van de Graaff, op zijn verzoek, als burgemeester van Wageningen, met dankbetuiging voor zijne langdurige en trouwe diensten;

aan J. van Hees, op zijn verzoek, als burgemeester en secretaris van Ubbergen, met dankbetuiging voor zijne langdurige en trouwe diensten;

aan jhr. A. W. van Holthe tot Oldengaarden, als burgemeester van Dwingelo, in te gaan met 1°. Januarij aanstaande;

en te benoemen:

tot burgemeester van Rozendaal, mr. R. J. C. baron van Pallandt;

tot burgemeester van Zoelen M. J. Versteegh jr.

Bij besluit van 7 December jl., n°. 17, heeft Zijne Majesteit benoemd tot arrondissements-ijker der maten en gewigten den heer E. G. Staal.

Bij besluit van 7 December jl., n°. 20, heeft Zijne Majesteit aan dr. B. Ververs, op zijn verzoek, eervol ontslag verleend als auditeur bij den schuttersraad der dienstdoende schutterij te Meppel.

Bij besluit van 7 December jl., n°. 21, heeft Zijne Majesteit goedgevonden te benoemen:

tot lid der provinciale commissie van geneeskundig onderzoek en toevoorzigt in Noordholland, gevestigd te Haarlem, W. G. ten Houte de Lange, heel- en vroedmeester te Alkmaar, ter vervanging van dr. R. J. Jungius, overleden;

tot lid der provinciale commissie van geneeskundig onderzoek en toevoorzigt te Groningen dr. J. Hissink Jansen, hoogleeraar in de geneeskunde te Groningen, ter vervanging van dr. A. A. Sebastian, eervol ontslagen;

tot lid der provinciale commissie van geneeskundig onderzoek en toevoorzigt in Overijssel dr. M. Dassen, geneesheer te Zwolle, ter vervanging van dr. I. van Deen, eervol ontslagen.

Bij besluit van 8 December jl., n°. 42, heeft Zijne Majesteit goedgekeurd de benoeming van den burgemeester tot secretaris door de raden der navolgende gemeenten, als

te Ankeveen J. C. van Blarcum, te Assendelft P. Smit, te Berkhout P. Slagter Tz., te Broek op Langendijk J. de Boer Fz., te Buiksloot mr. C. P. L. Brugmans, te Graft B. Geel, te Grootebroek C. Pool, te Heer Hugowaard D. de Boer, te Hensbroek H. Mensonides, te Hoogcarspel D. Baan, te Koedijk C. Groenewoud, te Laren J. van den Brink Tz, te Marken C. De Goot, te Nederhorst den Berg G. Schottelink, te Nieuwe Niedorp E. T. Scheltinga Winterberg, te Nieuwer-Amstel mr. B. J. F. Marcus, te Oterleek C. Brak, te St. Pancras K. Duif, te Ransdorp J. Dekker, te Schoorl J. C. Peeck, te Uitgeest A. van Lith, te Uithoorn mr. J. Tak, te Warmenhuizen K. Blom, te Wervershoof A. Koopman, te Westzaan mr. H. C. Hooft Hasselaer, te Wieringerwaard D. Kaan, te Zandvoort J. van der Mije, te Zwaag F. Olievaar, te Zijbeearspel P. Winkel.

BUITENLANDSCHE BERIGTEN.

FRANKRIJK.

Volgens de laatste berigten uit Parijs tot gisteren (Zondag) morgen is de rust aldaar geheel hersteld, terwijl slechts uit twee departementen zoo bedenkelijke tijdingen ontvangen zijn, dat het gouvernement noodig geacht heeft aldaar den staat van beleg te doen afkondigen.

Vrijdag is door den minister van binnenlandsche zaken de volgende proclamatie uitgevaardigd, ten einde nogmaals de reeds afgekondigde wegruiming der grieve onder de aandacht van het publiek te brengen.

» De President der republiek en zijne regering zullen voor geen maatregel tot handhaving der orde en redding der maatschappij terugdeinzen; doch zij zullen altijd aan de stem der publieke opinie en aan de wenschen der welgezinden weten gehoor te geven. Zij hebben niet geaarzeld terug te komen van eene wijze van volksstemming, die zij aan de historie van vroegere dagen ontleend hadden, maar die bij onze tegenwoordige zeden en gewoonten ten opzigte van het kieswerk, de onafhankelijkheid der stemmen niet genoegzaam scheen te verzekeren. De President der republiek wil, dat alle kiezers in het uitbrengen hunner stem geheel vrij zijn, hetzij al of niet in openbare bedieningen, burgerlijke of militaire, geplaatst; volstrekte onafhankelijkheid, algeheele vrijheid der stemmen wil Lodewijk Napoleon Bonaparte."

Intusschen had het leger reeds grootendeels bij inschrijving in openlijke registers gestemd, en deze stemming kon, na het aannemen der geheime stemming voor de burgerij, van onvrijheid verdacht worden. Deswege is Vrijdag de volgende brief van den President aan den minister van oorlog in de dagbladen openbaar gemaakt:

» Ik had de stemming bij openlijke inschrijving gekozen, deze, voorheen aangewend, mij scheen de zuiverheid der verkiezing beter te verzekeren; doch aan ernstige tegenbedenkingen en regtmatige bezwaren gehoor gevende, heb ik de wijze van stemming veranderd.

» De stemmen des legers zijn meestal uitgebragt, en ik verblijd mij in de gedachte dat daaronder slechts een vrij klein getal tegen mij zijn. Daar, evenwel de militairen, die tegen gestemd hebben, achteruitzetting deswege zouden kunnen vreezen, is het dienstig gerust te stellen. Maak dan terstond aan het leger bekend, dat het op andere wijze dan de overige burgers gestemd hebbende, in de volgen geen onderscheid zal zijn: dat ik namelijk onkundig wil blijven van de namen dergenen, die tegen mij gestemd hebben. Derhalve zult gij, na behoorlijk gestaafde optelling der stemmen, de stemregisters doen verbranden."

De *Constitutionnel*, het half-officiele orgaan van het gouvernement, zegt: » De President werd, toen hij de openlijke volksstemming verkoos, door een edel en groot denkbeeld geleid; het was eene hulde aan den Franschen volksaard. Den moed hebbende om een zoo grooten maatregel van algemeen welzijn te nemen, meende hij van alle Franschen de goed- of afkeuring te mogen vragen. Het zou meer verdienstelijk voor den burgermoed der Franschen zijn, zoo niemand zich daardoor bezwaard gevoeld had. Doch een aanmerkelijk aantal burgers heeft gezegd, dat de algemeene moed zich niet, als het algemeen stemregt bij regerings-besluit laat vaststellen, en dat dus de stemmenden onvrij zouden zijn of althans later zouden kunnen gezegd worden onvrij te zijn; gewis wilde Lodewijk Napoleon wil de uiting van den volkswil zelfs van het vermoeden van onvrijheid en onzuiverheid vrijwaren, en hij heeft de wijze van stemming veranderd. Is dit niet op zich zelf reeds een opmerkelijk feit? Het kabinet bulderde tegen de anarchisten en socialisten, de oude staatkundige oppositie moest bij den nood der burgermaatschappij zwijgen; en toch, dringt de stem der publieke opinie door tot het gouvernement, en het geeft daar aan op het oogenblik zelf zijner zege gehoor."

— De ministeriele *Patrie* van Vrijdag avond bevat nog de volgende berigten:

» Soldaten van het 30ste linieregement hebben eene vrouw gefusilleerd, die bevonden was 25 dolken en scherpe patronen bij zich te hebben.

» Het lag in het plan der oproerlingen, gelijktijdig de verschillende gasfabrieken aan te vallen en de gaspijpen af te snijden. De prefect van politie heeft echter die fabrieken door sterke wachtposten beveiligd.

» De gewezen vertegenwoordigers van de Bergpartij hebben den nacht weder in de nabijheid der stad bijeenkomsten met de hoofden der geheime genootschappen gehad. De politie was hun op de hielen, maar zij zijn tot nog tot ontsnapt, en het is hun gelukt in de achterbuurten der hoofdstad eenige proclamatien te doen aanplakken, die aldra door de inwoners zelven afgerukt zijn.

» Oproerlingen, als nationale gardes gekleed, hebben naar den kant van het invalidengesticht gepoogd barricaden op te werpen, doch zijn door de bevolking verjaagd.

» In de buitengemeenten der hoofdstad heeft de nationale garde overal tot handhaving der orde medegewerkt."

Vrijdag is door den prefect van politie eene circulaire aan de commissarissen gerigt, inhoudende dat de oproerlingen, overwonnen zijnde, in het geheim werkzaam blijven, en dat nu een » stelsel van » zoekingen en arresteringen op eene groote schaal moet worden » gepast."

In den *Constitutionnel* van Vrijdag avond leest men, het volgende: » Bij de gevechten van gisteren en de ontwikkeling van geweld tot op heden, is slechts de helft van het Parijsche leger gebruikt. Geen enkel bataillon is uit naburige garnizoens-plaatsen ontboden. Men

dus, welke geduchte middelen de regering nog in voorraad heeft voor, het geval eener nieuwe oproerige beweging."

In een particulier berigt van Zaturdag, van zeer goederhand afkomstig, leest men het volgende: » Bij de straatgevechten van gisteren en eergisteren zijn van de militairen en zelfs van de opstandelingen niet zooveel omgekomen als vroeger bij dergelijke gelegenheden, doch nooit welligt is het getal onschuldige slagtoffers zoo groot geweest als thans; op straat is menig nieuwsgierige neêrgeschoten, en in verscheiden huizen, waaruit een schot viel, zijn door de binnendringende soldaten schuldigen en onschuldigen afgemaakt. Zoo het doel was, een afschrikkend voorbeeld te stellen en de bevolking van burgeroorlog te doen gruwen, dan is het doel bereikt."

Des Zaturdags is, zoover uit de ontvangen berigten blijkt, te Parijs niets bijzonders voorgevallen. Alle straten waren weder voor voetgangers niet alleen maar ook voor rijtuigen open; de straatversperringen waren geheel weggeruimd, en het plaveisel der straten meestal hersteld; nieuwsgierigen stroomden naar de boulevards, om de uitwerking van het kanonvuur op de huizen te zien; de meeste schouwburgen kondigden voorstellingen aan, en de winkels werden allengs geopend, welke betooning van gerustheid trouwens door aansporingen der politie verhaast werd. Kortom, de stad had bijna weder hetzelfde voorkomen als eene week geleden.

Zondag morgen is in den *Moniteur* een besluit van den President afgekondigd, waarin hij de troepen die tegen het oproer in de straten der hoofdstad gestreden hebben, prijst en dankt, en bepaalt, dat dit wapenfeit, bij de berekening der dienstjaren, als een veldtogt zal gelden.

Bij een ander besluit, Zondag morgen uitgevaardigd, heeft de President ten eerste het departement van de Saône-en-Loire en dat van de Allier in staat van beleg gesteld, en verder het bestuur over twee groepen van departementen in ééne hand vereenigd en aan buitengewone commissarissen opgedragen: de eerste groep bevat de departementen van de Côtes-du Nord, Finistère, Ille-en-Vilaine, Beneden-Loire, Morbihan, Maine en Loire, Vendée en Mayenne; de tweede groep bevat de departementen van de Allier, de Cher en de Nièvre. Twee mannen van bekende en beproefde bekwaamheid en kracht zijn met uitgebreide volmagt vertrokken om het bestuur over die beide gedeelten des lands te voeren, naar het eerste de heer Duval, die vroeger aan het hoofd van het bestuur van een departement stond, en naar het laatste de heer Carlier, de gewezen politieprefect van Parijs.

Tevens heeft de President nieuwe prefecten in onderscheiden departementen benoemd, ter vervanging der tegenwoordige, die aan het gouvernement hunne medewerking geweigerd of geen genoegzame blijken van dienstijver gegeven hadden.

Eindelijk is nog een besluit van den President afgekondigd, waarbij de kerk van de H. Genoveva, of het Pantheon, te Parijs, voor de godsdienstoefeningen gesloten en weder geheel tot begraafplaats van 's lands groote mannen bestemd wordt.

Het departement van de Gironde was door den prefect, krachtens zijne buitengewone volmagt, in staat van beleg gesteld; doch het gouvernement heeft niet noodig geacht, dien maatregel aldaar in stand te houden.

— De *Patrie* van Zaturdag berigt dat weder een aantal mannen van naam en aanzien, en ook openbare collegien, den President van hunne goedkeuring en medewerking verzekerd hebben. Maar het blad voegt er eene dringende vermaning bij, dat dit voorbeeld onverwijld nagevolgd worde, ten einde de zedelijke sterkte des gouvernements te vergrooten.

De te Parijs gevestigde vereeniging tot bevordering der grondwetsherziening heeft hare leden openlijk uitgenoodigd, ijverig mede te werken, om aan het door den President voorgestelde volksbesluit eene ontzagwekkende meerderheid van stemmen te verzekeren.

In een zeer geloofwaardig particulier berigt leest men, dat laatstleden Vrijdag reeds dertig van de negentig door den President benoemde leden der consultative staatscommissie geweigerd hadden de benoeming aan te nemen.

Het blijkt nu, dat het hooge staatsgeregtshof den 2den dezer den President wegens hoogverraad in staat van beschuldiging gesteld en de gezworenen opgeroepen had om onverwijld tot beregting der zaak bijeen te komen. Dit feit, door de gouvernementsbladen verzwegen, wordt thans, met den tekst zelven van het besluit van het geregtshof, door een Brusselsch blad, de *Indépendance Belge*, medegedeeld.

Al de op den 2den dezer gevangen genomen leden der wetgevende vergadering zijn weder vrijgelaten, behalve eenige wier tegenstand het gouvernement het meest duchtte, namelijk de vijf generaals Cavaignac (die thans op het kasteel van Ham de voormalige slaapkamer van den heer Lodewijk Bonaparte bewoont), Changarnier, Lamoricière, Bedeau en Leflô, de kolonel Charras, de heeren Baze, Roger (du Nord), Thiers, Nettement, Leo de Laborde, de Remusat, Duvergier de Hauranne, de Lasteyrie, Piscatory, Chambolle en enkele anderen. Wat de regering met deze mannen voorheeft, blijkt nog niet; men zegt dat bij eene huiszoeking in de woning der heeren Thiers en Roger stukken gevonden zijn, waarop eene aanklagte van zamenspanning tot omverwerping van het gouvernement zou kunnen gebouwd worden.

— Uit de gewone wekelijksche opgave van den staat der Fransche bank, den 4den dezer opgemaakt, blijkt dat de hoeveelheid omloopende biljetten met tien millioen en het handelspapier met zeven millioen vermeerderd, de hoeveelheid speciemet vijf millioen verminderd is, zijnde het tegoed van het gouvernement van 53 op 48 mill. gedaald, terwijl de 25 mill. welke de bank in het laatst der vorige maand toegestemd had aan de regering te leenen, nog geheel beschikbaar zijn. Naar aanleiding dezer opgave berekent de *Constitutionnel* dat de regering thans over meer dan tachtig millioen gereed geld beschikken kan.

— Het evengenoemde regerings-orgaan verzekert dat van een groot aantal Fransche gezanten berigt ontvangen is, dat in het buitenland de stap der Fransche regering goedgekeurd wordt.

De ministeriele *Patrie* berigt dat de *Morning-Chronicle* en de *Globe* (twee ministeriele Londensche bladen) wegens lasterlijke opgaven over de gebeurtenissen van den 2den December, in Frankrijk verboden en de Fransche correspondenten dier bladen uit het land gezet zijn.

— De eenige bladen, die thans te Parijs vrijheid van spreken hebben, de organen namelijk van het gouvernement, trekken van de oproertooneelen veel partij. De oproerlingen, zeggen zij, wisten wel dat Frankrijk niet op hunne zijde is; want waarom anders de wapens opgevat tegen dengene die alles aan des volks uitspraak onderwerpt? Zij hebben nu eene proeve gegeven van hetgeen zij in 1852, beter toegerust nog dan thans, zouden gedaan hebben, zoo de naderende krisis niet door den kloeken stap van den President ware voorgekomen. De *Constitutionnel* zegt: » Allerwege hoort men het landvolk zeggen: 1852 *is dood!* dat is te zeggen, de krisis is voorbij, het schrikbewindstelsel ontwapend, het socialismus overwonnen. Woensdag, op de weekmarkt te Perigueux, schreeuwden de boeren: *leve de coup d'état!* en zij hebben aan den President doen schrijven, dat zij hem een gouden bezem wilden schenken ter vervanging van dien welken hij den 2den December zoo uitnemend gebruikt had. Ja, Lodewijk Napoleon is het behoud van Frankrijk, want hij vereenigt in zich de beide grondkrachten der maatschappij, de volksstem en de sabel. Hij bezit het vertrouwen en de liefde der brave en nijvere plattelandsbevolking, die sedert 60 jaren door de revolutionnairen vertrapt is, en van onze manmoedige krijgslieden die sedert 60 jaren door de revolutionnairen gehoond en vermoord werden. Op die beide grondslagen kan Lodewijk Napoleon eene eenvoudige en heilzaam werkende regering bouwen, de regering der kracht steunende op den wil des lands: behalve deze, is thans hier te lande niets anders mogelijk dan de huishouding van eene rooversspelonk. De prijzen der fondsen rijzen dan ook, en handel en nijverheid zullen weldra, door de bevestiging van het staatsgezag en de verzekering der orde, tot nieuwen bloei geraken."

In deze verwachtingen van het regerings-orgaan schijnen ook de gegoede standen te deelen, indien men ten minste naar den stand der Parijsche beurs oordeelen mag; de koersen der Fransche fondsen waren er eergisteren reeds veel hooger dan vòòr den 2den December.

Berigten uit Strasburg van den 5den December, door Frankfurter dagbladen medegedeeld, houden in dat den vorigen dag aldaar groote gisting geheerscht en zamenscholingen plaats gehad hadden, door welke de uitlevering van de wapenen der (voor eenigen tijd ontbonden) nationale garde geëischt was; dat de overheid echter de zamenscholingen zonder moeite had doen uiteendrijven, waarna tot in den avond van den 5den geenerlei spoor van rustverstoring meer was voorgekomen. De prefect van den Neder-Rhijn had eene proclamatie uitgevaardigd, waarbij het volk vermaand werd om, tot dat het bij de algemeene stemming zijnen wil zou hebben doen kennen, met de meeste naauwgezetheid de wetten te eerbiedigen. De stemming van de troepen der bezetting over de in de oproeping aan het volk vervatte voorstellen van den President, had te Strasburg den 5den plaats gehad; de stemmen waren daaromtrent verdeeld geweest.

DUITSCHLAND.

Het gisteren vermeld artikel van het Oostenrijksche regeringsblad van den 4den dezer is van den volgenden inhoud:

» De gisteren ontvangen telegraphische berigten brengen de tijding van eenen sedert lang voorzienen, maar toch nog plotseling plaats gehad hebbende ommekeer van zaken te Parijs. De toestand werd aldaar van dag tot dag meer onhoudbaar, het staatsgezag werd meer en meer door de kuiperijen der partijen op losse schroeven gesteld, en liep gedurig grooter gevaar van door de botsing dier tegenstrijdige pogingen voor het oogenblik geheel te loor te gaan, om welligt eerst na langen tijd uit slijk en bloed te herrijzen.

» Door de thans voorgevallen katastrophe is dat gezag voor het tegenwoordige in die handen gebleven aan welke de volksstem het van den aanvang af had toevertrouwd; en bijaldien, gelijk wij niet twijfelen, de President den naar het schijnt met beleid en omzigtigheid ontworpen *coup d'état* met vastberadenheid en gematigdheid doorzet, dan hebben de conservative regeringen geene reden, om deze gebeurtenis voor alsnog met een min welgevallig oog te aanschouwen.

» In Europa bestaat in 1851 voor allen slechts ééne taak van overwegend belang, namelijk de redding der burgermaatschappij uit de handen der partij die haren ondergang zoekt. Al wie dien strijd tot den zijnen maakt, is een bondgenoot van elke conservative regering (daargelaten de oorsprong van zijne individuele stelling tegenover die regeringen) en heeft aanspraak op haren goeden dunk.

» Lodewijk Napoleon heeft in dit opzigt zoodanige waarborgen gegeven, dat wij aan zijne goede bedoelingen niet kunnen twijfelen; en van zijne onbetwiste bekwaamheid verwachten wij met vertrouwen, dat hij de magt niet alleen zal weten aan te grijpen, 't geen gemakkelijk is, maar ze ook zal weten te behouden, 't geen moeijelijker en thans niet anders mogelijk is, dan wanneer hij daarvan onveranderlijk gebruik maakt in het belang des vredes, des regts en der rust van Europa."

Voor het overige valt op te merken dat dit artikel niet, gelijk in het telegraphisch berigt gemeld werd, in het officiele, maar in het inofficiele gedeelte van het Oostenrijksche regeringsblad voorkomt.

— Uit de hem door de kamers aangeboden candidatenlijsten heeft de Koning van Hannover den graaf von Bennigsen tot voorzitter der eerste en den onlangs afgetreden minister Lindemann tot voorzitter der tweede kamer benoemd.

De eerste kamer heeft den 4den dezer beraadslaagd over het voorstel van een harer leden om een adres van rouwbeklag en gelukwensching aan den Koning aan te bieden. Door een ander lid was als amendement daarop voorgesteld om bij de betuiging van rouwbeklag de verklaring te voegen, dat de smart des lands te grooter was naardien de dood den overleden Koning belet had de ontworpen organieke wetten in te voeren, en bij gelegenheid der gelukwensching tevens uit te drukken, dat de standen in het Koninklijk patent eenen waarborg zien, dat de Koning de zelfstandigheid des lands in het regelen zijner inwendige aangelegenheden handhaven en den door den overleden Koning ingeslagen weg vervolgen zou. Dit amendement, hetwelk door de ministers bestreden werd, is met 40 tegen 16 stemmen aangenomen. De tweede kamer heeft zich insgelijks vereenigd met het voorstel om den Koning een adres aan te bieden in den geest van het door de eerste kamer goedgekeurde amendement.

PORTUGAL.

Het Portugesche regeringsblad van den 28sten November behelst eene volledige lijst der personen, die door de bij volksstemming gekozen kiezers tot leden der nieuwe cortes zijn benoemd. De lijst telt 133 namen; en daaronder zijn, naar de waarschijnlijkste berekening, 18 contra-revolutionnaire, waaronder voorstanders van het absolute regeringsstelsel; 40 onafhankelijke voorstanders van het bestaande constitutioneel-monarchale charter, en 70 meer of min driftige radicalen. Het ministerie meent in de gematigden dezer beide laatste partijen genoegzamen steun te zullen vinden om het bewind te blijven voeren.

ZUID-AFRIKA.

Volgens tijdingen van de Kaap de Goede Hoop van den 10den October, had aan de grenzen in den laatsten tijd geene militaire beweging van

eenig belang plaats gehad, terwijl de Kaffers hunne strooperijen al verder uitbreidden. Uit vrees voor verderen afval onder de inlandsche stammen niet alleen maar ook onder de inlandsche troepen, was bevel gegeven om verscheiden verdachte personen in hechtenis te stellen.

In eene volksvergadering, den 6den October aan de Kaapstad gehouden, werd eene verklaring van wantrouwen jegens den gouverneur en het wetgevend ligchaam aangenomen, en de onverwijlde invoering der in Mei 1850 ontworpen constitutie verlangd, als middel om orde en vrede in de kolonie te herstellen. Dit stuk is door ruim 1700 ingezetenen onderteekend.

EGYPTE.

Een geacht Oostenrijksch dagblad geeft, op grond van mededeelingen uit Egypte, de volgende bijzonderheden op aangaande de Egyptische spoorweg-onderneming die nu met kracht schijnt te worden doorgezet:

» Velen zijn in de meening dat de spoorweg van Alexandrie tot Suez loopen zal. Dat is voor alsnog niet het plan; de ontworpen spoorweg gaat niet verder dan van Alexandrie naar Caïro, een afstand van omstreeks 34 Duitsche mijlen, welke tot nog toe langs den Nijl met kleine stoombooten stroomopwaarts in omstreeks 26 uren afgelegd wordt; waarbij men echter in het ongunstige jaargetijde veelvuldig oponthoud ondervindt en dikwijls dagen lang onder weg blijft. De spoorweg zal geheel langs den linker Nijl-oever loopen, en zoover van de rivier blijven dat hij ook door den hoogsten waterstand niet kan worden bereikt. De streek waardoor de linie loopt, is de vruchtbaarste grond, die er zijn kan; doch eenige uren verder westwaarts is de nabijheid der zandwoestijn reeds te bespeuren. Het terrein is tamelijk effen; maar door talrijke waterleidingen doorsneden. Op dezen wordt zal het bouwen der noodige bruggen niet gemakkelijk gaan, daar ook de materialen, hout en steen, in de nabijheid niet voorhanden zijn maar uit Opper-Egypte moeten worden aangevoerd. Daarentegen is aan werkvolk geen gebrek, want deze streek is zeer digt bevolkt. Over de onteigening van het terrein en de levering van werkvolk en materialen, heeft de Engelsche maatschappij met den Onderkoning zelven eene overeenkomst aangegaan. Hij moet dit alles bezorgen en ontvangt daarvoor L. st. 500,000, van welke sommen meer dan de helft in zijne kas vloeit, want de arbeid der Fellahs is eene heerendienst, waarvoor geen dagloon betaald wordt; hoogstens worden zij, zoolang zij aan den weg arbeiden, van de betaling van het hoofdgeld vrijgesteld. Echter is het geen zuivere winst voor Abbas Pacha, want hij moet aan de Porte voor de verkregen magtiging tot het aanleggen van den spoorweg, eene aanzienlijke recognitie betalen.

» De Engelsche maatschappij zal uitsluitend het beheer van den spoorweg voeren; zij kan de vrachtprijzen bepalen en de dienst regelen; daarentegen moet zij de brieven der Egyptische overheden om niet en militaire transporten voor een derde der gewone vracht overbrengen. De Britsche consul-generaal is alteos lid van het bestuur en vertegenwoordigt de maatschappij bij de Egyptische regering. Ingeval later tot het aanleggen van een spoorweg tusschen Caïro en Suez besloten wordt, heeft de maatschappij vóór alle anderen aanspraak op de concessie daarvan. Doch dat geval schijnt nog ver af, want men ziet geen middel om de zandverstuivingen en het watergebrek in de woestijn te verhelpen. Overigens is de reis naar Suez thans reeds zeer gemakkelijk en goed geregeld; zij vordert in den regel slechts 12 tot 16 uren tijds, en van ongelukken daarbij voorkomende verneemt men niet. Veel gewigtiger is het, den ingang der haven van Suez ruimer en veiliger te maken; de Britsche admiraliteit en de Oriental-stoomvaart-maatschappij hebben het voornemen te kennen gegeven, daartoe gezamenlijk maatregelen te werk te stellen.

» De spoorweg-onderneming wordt thans zoo krachtig aangevat, dat binnen drie jaren tijds het geheele werk zal kunnen voltooid zijn. Dan [illegible] Alexandrie, die thans drie dagen vordert, in een dag kunnen afleggen."

BEURS-BERIGTEN.

Parijs 6 December: 3 pcts. renten fr. 59.25; idem 5 pcts. fr. 95.80. Londen 6 December: 3 pcts. gecons. 97¼; Nederl. werk. schuld 2½ pcts. — ; idem 4 pcts. 87¼.

BINNENLANDSCHE BERIGTEN.

'S GRAVENHAGE, *den 8sten December* 1851.

In de zitting van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van heden zijn ingekomen de hoofdstukken VIII, IX *A*, IX *B* en X van de staatsbegrooting over 1852. Achtervolgens zijn met algemeene stemmen de aan de orde gestelde wets-ontwerpen aangenomen.

In de zitting van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van heden zijn de beraadslagingen over het Xlde hoofdstuk der staatsbegrooting voor 1852 (Kolonien), voortgezet. De hervatting der beraadslaging is bepaald op morgen ochtend ten elf ure.

Met dit nommer der *Staats-courant* worden verzonden:

1º. vel 91—94 van het BIJBLAD H, behelzende het slot van het verslag van het verhandelde in de zitting der Tweede Kamer van den 29sten November, en een gedeelte van dat van het verhandelde in de zitting dier Kamer van den 1sten December. — NB. Aan het hoofd van het laatstgenoemde vel (fº. 345—348) staat op sommige afdrukken abusivelijk vel 93, men leze daarvoor: vel 94, en

2º. vel 91 der *Bijlagen* van het genoemde BIJBLAD, inhoudende verscheidene ingekomen stukken bij de Tweede Kamer ingekomen stukke

Den 8sten December is verzonden nº. 146 van het STAATSBLAD.

ADVERTENTIEN.

MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,

Gelet op het bestek en voorwaarden onder dagteekening van den 29sten October 1851 goedgekeurd voor de besteding van het onderhoud van [illegible] wegen in de provincie Noordbrabant, op den 16den dezer [illegible] 's Hertogenbosch,

Verwittigt de gegadigden, dat de grind, die voor de werken omschreven in het bestek moet worden geleverd, moet zijn, riviergrind, en derhalve art. 14, § 62, pagina 99, 9de alinea, moet worden als volgt:

» De grind zuiver en grof, zonder vermenging met zand of kleiachtige deelen, uit de rivier gebaggerd, in alles voldoende aan het monster, dat vóór de aanbesteding van het werk den gegadigden zal worden aangeboden en daarna bij de directie zal blijven berusten."

's Gravenhage, den 8sten December 1851.

THORBECKE.

MINISTERIE VAN KOLONIEN.

*** De gewone Audientie van den Minister van Kolonien zal op aanstaanden Woensdag den 10den December 1851, geen plaats hebben.

*** Onder nadere goedkeuring van Zijne Excellentie den Minister van Marine, zal op Dingsdag den 16den December 1851, des voormiddags ten 11 ure, aan 's Rijks Werf te Vlissingen bij inschrijving worden Aanbesteed:

Het herstellen van eenige gedeelten Beschoeijing en Helling op de Constructie-Werf te Vlissingen.

De inschrijvings-biljetten zullen, behoorlijk en duidelijk op zegel geschreven, moeten bevatten de namen en woonplaats van den aannemer en zijne borgen en de aannemingssom in schrijfletters, en verzegeld, uiterlijk des voormiddags ten 11 ure van den dag der besteding, aan de Directie der Marine te Vlissingen moeten zijn bezorgd.

Het Bestek en de Voorwaarden waarnaar deze Aanbesteding zal plaats hebben, liggen ter lezing van de gegadigden ter Secretarie van het Ministerie van Marine te 's Gravenhage en der Directie der Marine te Vlissingen, op eenige plaatsen in logementen te Middelburg en Vlissingen en ten burele van den Hoofd-Ingenieur der Marine, bij wien alle verdere Inlichtingen, en op de beide werkdagen vóór dien der Besteding ook Aanwijzing van het werk kan verkregen worden.

Vlissingen, den 5den December 1851.

De Directeur en Kommandant der Marine,
Bij afwezigheid.
De Equipagiemeester,
J. LEHMAN DE LEHNSFELD.

GEREGTELIJKE AANKONDIGINGEN.

Heden den vierden der maand December 1800 een en vijftig,

Heb ik ondergeteekende *Jan Hendrik Gombert*, Deurwaarder bij de Arrondissements-Regtbank te 's Hertogenbosch, wonende aldaar;

Ten verzoeke van *Maria Sophia Overkamp*, Weduwe *Theodorus de Wijs*, wonende te Oirschot, ten deze gemagtigd om kosteloos procés te voeren bij geregistreerde beschikking der Arrondissements-Regtbank te 's Hertogenbosch, van 12 Februarij jl., tot haren Procureur blijvende stellen *Bastiaan Adriaan Holster*, wonende te 's Hertogenbosch, en krachtens aan de Requirante verleend Verlof, bij Vonnis van gemelde Regtbank de dato 12 November 1800 een en vijftig.

ten *derden male* Opgeroepen

Johannes Wunnihg, zich ook genoemd hebbende *Jan Wunning* zonder bekende woonplaats in het Koningrijk of werkelijk verblijf,

Gevolgelijk mijn Exploit doende bij aanplakking aan de hoofddeur van de Gehoorzaal van gemelde Regtbank en aan het Stadhuis te 's Hertogenbosch, terwijl kopij van dit mijn Exploit door mij is overgegeven aan den Heer Officier van Justitie bij meergemelde Regtbank [illegible] *vinciaal Dagblad van Noordbrabant;* zijnde de Nieuwspapieren hiertoe bij voorgemeld Vonnis uitdrukkelijk aangewezen;

Om te verschijnen op Woensdag den zeventienden Maart eerstkomende, des voormiddags om tien ure, voor de Arrondissements Regtbank voormeld, zitting houdende in het Paleis van Justitie te 's Hertogenbosch; — ten einde

aangezien de Opgeroepene, die Zoon is van wijlen *Johannes Wunnihg* en *Sophia Overkamp*, welke laatste Zuster is van den Vader der Requirante, in den jare 1800 twaalf, als Militair in Fransche dienst, zijne woonplaats 's Hertogenbosch heeft verlaten, zonder Volmagt tot het waarnemen zijner Zaken gegeven of orde op het beheer derzelve gesteld te hebben;

aangezien sedert het vertrek van den Opgeroepene almede meer dan vijf jaren zijn verloopen en er geen Bewijs is ingekomen van zijn Aanwezen of Overlijden;

aangezien de Requirante gevolgelijk als Mede-belanghebbende geregtigd is, te doen verklaren, dat er Regtsvermoeden van het Overlijden van den Opgeroepene bestaat en wel sedert primo Januarij 1800 twaalf.

Voor opgemelde Regtbank van zijn Aanwezen te doen blijken.

Zullende, wanneer op deze Dagvaarding noch de opgeroepene, noch iemand voor hem opkomt, die van zijn aanwezen doet blijken, door de Requirante hiervan gevraagd worden Acte en tevens geconcludeerd, dat het der Regtbank moge behagen te verklaren, dat er Regtsvermoeden van Overlijden van den Opgeroepene bestaat, sedert den eersten Januarij 1800 twaalf, met veroordeeling van den Opgeroepene in de kosten van het geding.

De kosten van mij, Deurwaarder, zijn, twee gulden, tachtig cents.

J. H. GOMBERT, *Deurwaarder.*

Onder overname van kopij, gezien door mij Officier van Justitie. Parquet, 4 December 1851. (Get.) *Pape.*

Geregistreerd te 's Hertogenbosch, den vierden December 1800 een en vijftig, deel 25, folio honderd vijf, recto, vak acht, houdende twee bladen, geen renvooijen; verschuldigd tachtig cents legt, met 38 opcenten [illegible] kend), *van Meurs.*

*** Alle degenen die iets te Vorderen hebben van of Verschuldigd zijn aan den onder het voorregt van Boedelbeschrijving aanvaarden Boedel en Nalatenschap van wijlen Vrouwe *Jacoba Christina* [illegible], Weduwe van wijlen den Weledel Geboren Heer *Gerardus* [illegible], gewoond hebbende te Monnikkendam, en aldaar den [illegible] November jl. overleden, worden verzocht, daarvan Opgave of Betaling te doen ten Kantore van den te Monnikkendam residerenden Notaris *Maynard Cornelis Meeks*, vóór den 25sten December aanstaande.

TE 'S GRAVENHAGE, TER ALGEMEENE LANDS-DRUKKERIJ.